



per



05 Novembre 2006

GUIDA ALLA RIMOZIONE DI UN MOTORE LARGE FRAME

Ci sono molti lavori che possono essere fatti lasciando il motore montato sul telaio, ma una manutenzione completa sarà molto più facile rimuovendo il motore e lavorandoci comodamente su un piano. Questa guida mostrerà come rimuovere un motore large frame di qualsiasi anno, in modo da poterlo aprire su un banco di lavoro. A seconda del modello di Vespa che avete le immagini possono essere leggermente differenti ma le operazioni saranno grosso modo simili.

Attrezzi e utensili di cui avrete bisogno:

- Una scodella per vuotare l'olio
- Carta e penna per gli schemi elettrici
- Una chiave da 7-8mm per il morsetto della frizione
- Una chiave da 11mm per il selettore marce
- Una chiave da 13mm per la leva del freno posteriore e il collettore marmitta
- Due chiavi da 14mm per l'ammortizzatore posteriore
- Una chiave da 17mm per il dado centrale della marmitta
- Una chiave da 22mm per il bullone del perno centrale
- Un grande cacciavite a testa piatta
- Una pinza per estrarre il bullone del perno centrale
- Un martello
- Qualcosa per sostenere la parte posteriore della Vespa, ad es. un ciocco di legno

(1) Il primo passo è rimuovere il cofano del lato motore e mettere la Vespa su un basamento solido. Mettete qualcosa come un pezzo di legno sotto la parte posteriore del telaio in modo da avere la ruota posteriore leggermente sollevata.

(2) **Vuotare l'olio.** Lo scarico dell'olio non è assolutamente necessario, ma ci sono alcune posizioni in cui potrà trovarsi il motore una volta rimosso che causeranno la sua fuoruscita. Per vuotare l'olio dovete semplicemente svitare la vite che si trova sotto il selettore marce... e metterci una scodella per raccogliarlo!!!

(3) **Scollegare le parti elettriche.** C'è una piccola scatola di giunzione posta sull'intelaiatura del lato del volano del motore che collega i le parti elettriche del motore alla scocca come indicato sotto.



Rimuovere la vite ed aprire la copertura per esporre i collegamenti. Ci sono molti connettori separati da scanalature nella scatoletta di plastica. Bisogna quindi tirarli fuori dalla scatola e appuntarsi su un pezzo di scarta gli schemi di collegamento. Ciò è molto importante in quanto è piuttosto facile dimenticarseli soprattutto quando magari abbiamo smontato il motore 2 mesi fa... Scollegare tutti i fili come indicato sotto:



(4) **Staccare il tubo della benzina** (e dell'olio sui modelli con miscelatore separato). Chiudere il rubinetto della benzina girando a sinistra la levetta sulla scocca sotto la sella, quindi sulla posizione C=chiuso (A=aperto, R=riserva). Individuare la scatola del carburatore posta sopra al motore e rimuovere le due viti sul coperchio, come indicato sotto.



Una volta rimosso il coperchio deve essere tolto il filtro dell'aria per poter accedere al tubo della benzina che collega il serbatoio al carburatore. Potete anche rimuovere il soffietto di gomma fra la scatola del carburatore e la scocca semplicemente staccandola ad ogni estremità. Ciò vi semplificherà l'accesso al tubo della benzina.



per



05 Novembre 2006

Il filtro dell'aria si toglie rimuovendo le due viti a testa piatta come indicato sotto.



Con il filtro smontato, potete vedere il tubo della benzina che entra nel carburatore (cerchio rosso qui sotto). Allentate la fascetta ed staccate il tubo dall'imboccatura. Se non ce la fate, potete utilizzare una chiave da 10mm e staccare l'imboccatura del carburatore: sarà più facile togliere il tubo. Non preoccupatevi se esce un po' di benzina: è giusto quella che è rimasta nel tubo e finirà rapidamente. Una volta tolto il tubo spingetene con forza l'estremità fuori dalla parte inferiore della scatola del carburatore (meglio tirarlo da sotto, ma dovete togliere la ruota posteriore per accedervi). Il buco del soffierto nel telaio è un posto comodo per ripiegarvi il tubo della benzina.



Nella foto sopra non c'è la pompa dell'olio: se ne avete una dovreste ricordarvi di staccarla. Normalmente è facile togliere il tubo di metallo della pompa dell'olio fuori dalla scatola del carburatore. Inserite anche qui la punta del tubo nel buco del soffierto, poiché è più alto rispetto alla scatola dell'olio e così si arresterà il flusso dell'olio.

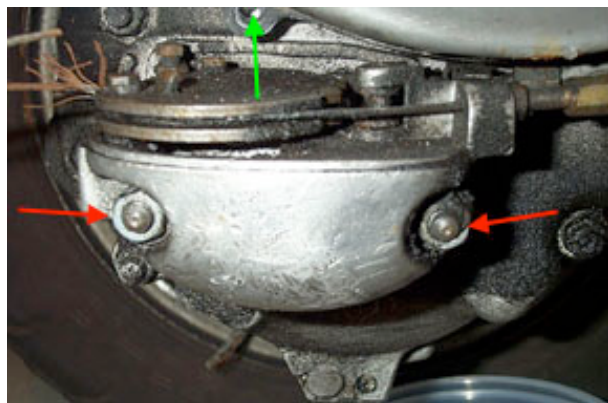


per



05 Novembre 2006

(5) **Staccare il selettore marce.** Il selettore può essere rimosso in un pezzo unico con i cavi dell'ingranaggio ancora collegati. Iniziate col togliere la copertura del selettore che è trattenuta da una singola vite alla base del coprivolano (freccia verde qui sotto). Quindi rimuovete i due dadi da 11mm che tengono il selettore (vedere le frecce rosse qui sotto).



Infine girare il cambio fino alla 4° marcia ed il selettore dovrebbe staccarsi dal carter. Potrebbe fuoriuscire una piccola quantità di olio residuo, ma si arresterà rapidamente. Infine dovete allentare una fascetta metallica che tiene la guaina del selettore ferma sul motore (doppio cerchio colorato nella foto a destra sopra).



(6) **Staccare i cavi: aria, acceleratore, frizione e freno posteriore.** Cominciamo dalla scatola del carburatore. Il cavo dell'acceleratore è un piccolo cavo collegato ad un gancio sul carburatore (cerchio rosso superiore qui sotto) e il cavo dell'aria è lì vicino (cerchio rosso inferiore).





per



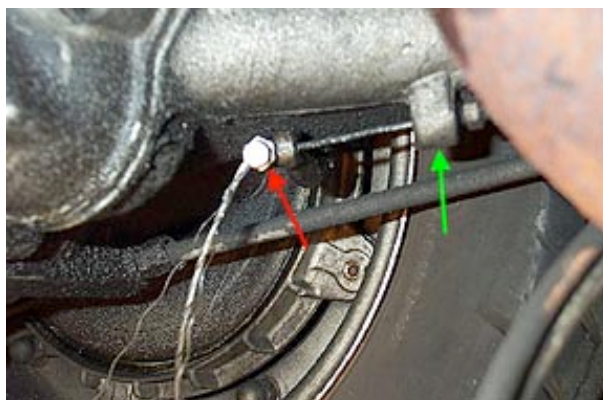
05 Novembre 2006

Sganciare il cavo dell'acceleratore e sfilarlo attraverso il foro della scatola del carburatore. Usare ancora il foro del soffietto nella scocca per nascondere. Il cavo dell'aria ha un morsetto saldato che deve essere tolto dall'estremità della pompa dell'olio del carburatore. Utilizzare la testa della valvola per aprirla e quindi svitarla con un cacciavite per metà e rimuovere il cavo della aria. Sfilarlo e riporlo nel solito buco.

La leva del freno posteriore è posizionata appena sotto l'ammortizzatore posteriore ed ha un singolo bullone da 13mm con un foro al centro che tiene il cavo del freno in tensione (vedere sotto). Allentate il dado esterno ed il cavo si sfilerà. Una volta libero, tirare il cavo fuori dal motore.



Infine bisogna staccare il cavo della frizione dall'omonima leva. Guardate sotto il motore sulla parte inferiore della pedivella di accensione per trovare il morsetto e la leva della frizione (vedere la freccia rossa qui sotto). Utilizzare la chiave da 8mm per tenere l'esterno del morsetto, mentre per mezzo della chiave da 7mm allentare il bullone. Una volta che è allentato, il cavo uscirà fuori e potrà essere estratto dal regolatore della frizione montato sull'intelaiatura (freccia verde qui sotto).





per



05 Novembre 2006

Nella foto sotto potete vedere cerchiati in rosso il cavo freno posteriore e il suo regolatore (dal quale deve essere estratto), mentre cerchiati in verde ci sono il morsetto, la leva e il regolatore del filo frizione.



Dovrete poi allentare anche una fascetta metallica che tiene la guaina della frizione legata al motore, potendola così liberare.

7) **Rimuovere la marmitta.** Vi consiglio di togliere anche la marmitta prima di staccare il motore. Per farlo dovreste allentare il bullone che la collega al collettore (cerchio rosso in foto sotto) e poi un bullone da 17 posto quasi al centro della marmitta, sotto la Vespa (per fare questo, è consigliabile togliere la ruota posteriore).

Già che ci siete potete togliere la cuffietta in plastica nera (3 viti in verde) e il coprivolano (3 viti in rosso, di cui quella in basso era già tolta per il selettore marce).



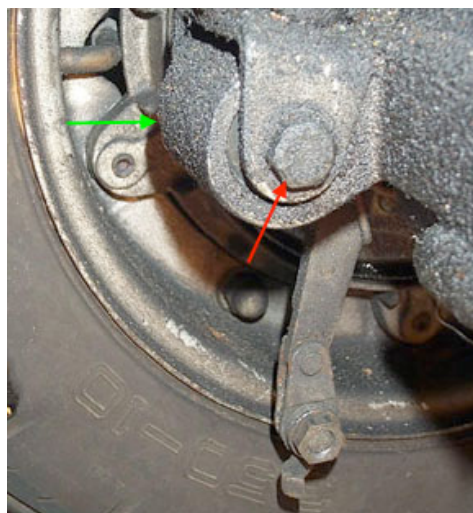


per

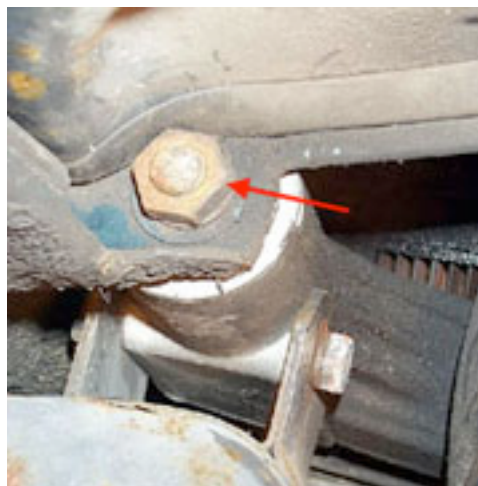


05 Novembre 2006

(8) **Rimozione del bullone principale del perno e del bullone dell'ammortizzatore posteriore.** Gli ultimi due elementi che tengono su il motore sono l'ammortizzatore posteriore ed il bullone principale del perno che attraversa la pedivella e la scocca. Il bullone dell'ammortizzatore posteriore (vedere sotto) è solitamente la prima cosa da rimuovere. Utilizzare una chiave da 14mm dal lato aperto (freccia rossa) e un'altra chiave da 14mm sul dado nascosto dal lato sinistro (freccia verde). Se non bloccate il dado a sinistra, il bullone ruoterà invece che venire via liberamente. Una volta tolto il dado, usate una pinza per estrarre il bullone. Il motore scenderà un po' fino a che la ruota posteriore non poggerà per terra.



Utilizzare la chiave da 22mm per rimuovere il bullone del perno centrale. Potreste avere bisogno di bloccare il dado con le pinze per poterlo svitare.



Se avete fatto un buon lavoro di restauro con la verniciatura è consigliabile mettere un panno fra il cilindro e la scocca ed un altro fra la parte superiore del silenziatore e la scocca prima della rimozione del bullone del perno. Per rimuovere il bullone del perno è preferibile utilizzare un grande cacciavite che prende in parte il posto del bullone quando lo estrarrete. Appena si estrae il bullone, il motore tende ad appoggiarsi verso la parte di sinistra della scocca, il che rende più difficile estrarlo. È preferibile invece avere il motore inclinato a destra. Ecco perché è consigliato spingere fuori il bullone con un cacciavite e un martello: così quando l'estremità filettata è uscita dalla scocca, il cacciavite tiene il peso del motore a sinistra. Adesso con le pinze si estrae il bullone e successivamente il cacciavite.



per



05 Novembre 2006



Adesso sarebbe realmente utile avere qualcuno che ci aiuti, perché il blocco motore pesa circa 40 kg...

Finalmente potete mettere il motore su un banco da lavoro ed usufruire di tutto lo spazio e la luce di cui avete bisogno.



Per cominciare direi che potete usare una spatola e togliere il grosso della cosiddetta "morchia" di grasso e fango che si è depositata in tanti anni sui carter, sulla frizione, ecc...

Poi potete passare al pennello con benzina e lavare tutto per bene, così potrete finalmente capire dove si erano nascosti i bulloni che tengono chiusi i carter.

Alla prossima puntata.

Christian Petruccelli



*Parte del testo e delle fotografie sono tratte da www.scooterhelp.com
La traduzione in italiano, con ulteriori implementazioni, e molte delle foto sono a cura di Christian Petruccelli.*